



THE CAPTAIN

MEDLEMSTIDNING FÖR ÅNIKAP

2009

*Storsatsning
på rekrytering*

*Lotsningens
irrfärder
i finska farvatten*



**PILOT STORIES • ÄR ÅLDERSGRÄNSEN FÖR SJÖBEFÄL TILLRÄCKLIG?
OSTÄMPLAD ÖVER ATLANTEN • 185.000 EURO TILL FILIPPINSKA SJÖMÄN**

Vi erbjuder nya och effektiva koncept
för framtidens
skärgårdstrafik och miljöskydd



www.finstaship.fi

Vi ska öka intresset för sjöfartsyrkena

ÅRETS NUMMER AV The Captain kommer ut nu till sjöfartsmässan. Tanken är att framledes publicera tidningen ungefär vid



denna tidpunkt under hösten. Sjöfartsmässan har lockat utställare i normal ordning, skolhuset är fullt. Trots sämre ekonomiska tider verkar

framtidstron vara stark. Flera rederier deltar, bland annat i rekryteringssyfte.

Rederierna i Finland har startat en marknadsföringskampanj för att

öka intresset till en yrkesbana inom sjöfartsbranschen. Oron är stor för att inte kunna bemanna de finländska fartygen med inhemska besättningar i framtiden. För att garantera tillflödet av befäl gör även Aboa Mare ett slag i saken och påbörjar en engelskspråkig linje till sjökapten hösten 2010. Läs mera om detta i denna tidning.

Vi ses på sjöfartsmässan!

Per-Olof Karlsson

Ordförande, Ånikap

Vi ses på Skepparbalen

BÄSTA LÄSARE – Vi kan med glädje konstatera att trots de svåra tiderna har vi i skrivande stund endast få fartygsuppläggningar, med arbetslöshet som följd i fartygsflottan.

I den ständigt pågående bataljen mellan ”bättre vetande konsulter” och yrkesfolk så har vi lyckligtvis inte blivit välsignade med nya certifikat att leva upp till sedan sist.

På kommande har vi dock ILO:s Maritime Labour Certificate, som är på god väg att bli ratifierat och vi kan räkna med att de första deklarationerna och

auditeringarna kommer att göras år 2011.

Sett från finländsk synvinkel bör dock detta certifikat välkomnas som en länge väntad åtgärd, inte bara för sjöfarares bästa, utan också som en eventuell utjämning av sjöpersonalkostnader på världens hav.

Vi ses på Skepparbalen!



Bengt Björkholm
Viceordförande, Ånikap

Innehåll

- 4 Storsatsning på rekrytering
- 6 Är åldersgränsen för sjöbefäl tillräcklig?
- 8 Utbetalning av 185.000 euro till filippinska sjömän i Kaskö
- 10 Ostämplad över Atlanten
- 14 Berättelser om lotsar
- 15 En utflaggning
- 16 Lotsningens irrfärder i finska farvatten



THE CAPTAIN, 2009

The Captain ges ut med ett nummer per år av Sjökaptenerna från Åbo Navigationsinstitut (ÅNIKAP).

ÅNIKAP, Malmgatan 5, FI-201 00 Åbo, Finland

E-post: per-olof.karlsson@aboamare.fi

bengt.bjorkholm@bore.eu

Produktion: Breakwater Publishing AB

Repro/tryck:

Storsatsning på rekrytering

NU SATSAR REDERINÄRINGEN i Finland på att effektivisera rekryteringen och öka intresset för sjöfartsutbildningarna. Detta initiativ välkomnas av sjöskolorna.

De finska och åländska redarnas intresseförening Rederierna i Finland rf har valt rekrytering som ett område med högsta prioritet vid sidan om miljöfrågor och de nyligen träffade avtalen om blandade besättningar.

– Vi har sammankallat en sjöfartsnäringens rekryteringsarbetsgrupp som består av representanter från oss och sjöfacken samt representanter från yrkeshögskolorna och andra stadiets sjöfartsutbildning i Mariehamn, Åbo, Raumo och Kotka, bekräftar Olof Widén, verkställande direktör för Rederierna i Finland.

Möten har hållits regelbundet och nu har man kommit igång med att koordinera sina insatser på mässor och andra rekryteringsställningar.

– Vi har vi tagit fram gemensamt rekryteringsmaterial och rekryterar så att säga under gemensam flagga på mässor. Det har lyckats bra och nu planerar vi till och med en isbrytarkaravan för inkommande vår, berättar Widén.

En av de mest ambitiösa satsningarna är internetportalen www.seaventures.fi som efter en testperiod tas i bruk i höst. Widén menar att det är alldeles nödvändigt att komma ut på nätet för att nå ungdomarna.

– Vi har kommit fram till att de som är intresserade av sjöfart inte alltid ens har vetat hur man ska gå

till väga för att få fram uppgifter om den sjöfartsutbildning som finns i Finland. Nu finns information om allt som rör detta på ett och samma ställe.

Widén påpekar att man har följt den allmänna trenden att i allt större utsträckning promota sjöfartsycket.

– Vi har också sett hur man gör i andra EU-länder, där problemen är de samma och kanske till och med ännu större. De satsar stora pengar på detta eftersom alla har kommit på att det är nödvändigt med en särskild webbadress dit alla kan gå för att få information om sjöfartsutbildningen. Detta är nödvändigt även här, annars hittar ingen oss helt enkelt, understryker Widén.

AVDELNINGSCHEF PER-OLOF Karlsson vid Aboa Mare i Åbo, som är det gemensamma namnet för sjöfartsutbildningen inom Axxell respektive Yrkeshögskolan Novia, välkomnar redarnas och fackförbundens krafttag för att marknadsföra utbildningen. För skolorna går det i praktiken inte att marknadsföra sjöfartsutbildningarna separat, eftersom de hör till större enheter, där alla utbildningsprogram ska presenteras jämnt.

– Det är bra att branschen har tagit i det här för vi kan inte göra det. Det är positivt att vi nu kan flytta ut sjöfarten och presentera den separat med övrig motsvarande utbildning på rekryteringsmässor. Vi kommer att ha större avdelningar och får mycket bättre synlighet. Jag har tidigare till och med fått ta emot kritik för att sko-



lorna inte marknadsföra sin sjöfartsutbildning bättre, men det har helt enkelt inte varit möjligt.

Karlsson anser vidare att skolorna inte heller ska satsa sina knappa resurser på kampanjer för att höja sjöfartsutbildningens profil utan detta måste göras av branschen.

– Det är branschen som måste locka in folk i det här gebitet. Vi tar sedan hand om själva undervisningen och ska koncentrera oss på att ge en så bra utbildning som möjligt.

Per-Olof Karlsson ser branschens satsningar på rekrytering som ett ypperligt sätt att få ungdomen att intressera sig för yrken till sjöss.

– Men om detta inte lyckas hamnar vi förr eller senare i samma sits som man redan är i till exempel Holland och Tyskland där ungdomens intresse för sjöfartyrken är minimalt.

Karlsson är ändå optimist vad gäller Finland.

– Vi är så starkt beroende av sjöfart att det skulle kännas helt främmande om vi inte skulle ha egna

likt för många, inte minst de som vill bo kvar i skärgården eller glesbygden.

– Man kan fråga sig hur en stor del av skärgårdsbefolkningen skulle livnära sig om de inte skulle söka sig till sjöss. Sjöfarare är en av de få yrkeskategorier som kan bo var som helst och detta kommer vi också att lyfta fram i marknadsföringen.

ÄVEN OM SJÖSKOLORNA på fastlandet och på Åland har ett hyfsat elevintag är man inom branschen oroad över tillgången på kompetent arbetskraft till fartygen på längre sikt. En ny satsning med anknytning till detta är att Aboa Mare hösten 2010 kör igång en engelskspråkig internationell utbildning av sjökaptener. Ansvarig för utbildningsprogrammet är Peter Särs.

– Förberedelsearbetena är redan i full gång och vi kommer att ha 15 studieplatser. Eftersom allt tyder på att det kommer att bli allt svårare

för rederierna att få tillräckligt med arbetskraft måste vi börja använda utlännningar på våra fartyg. Då tycker vi att det är bättre att vi tar en aktiv roll i utbildningen i stället för att enbart söka folk från utlandet. Jag tror att de finländska skolorna är de bästa på att utbilda folk för finländska fartyg i trafik på nordiska vatten, påpekar Karlsson.

I framtiden kan det även bli aktuellt med internationell utbildning av maskinbefäl, men Karlsson menar att man måste börja någonstans.

– Vi har valt att börja med den utbildning där vi är starkast.

För närvarande planerar man till vilka regioner marknadsföringen av den internationella utbildningen ska riktas.

– Vi kommer sannolikt att rikta vår marknadsföring till ungdomar i bland annat Baltikum och Ryssland och andra regioner i Europa.

Pär-Henrik Sjöström



ALFONS HÅKANS

www.alfonshakans.fi



Linnankatu 36 C
FI-20100 Turku, Finland

24 hour:
+358 50 633 04 (salvage)

Phone: +358 2 515 500
Telefax: +358 2 251 5873

Är åldersgränsen för sjöbefäl tillräcklig?

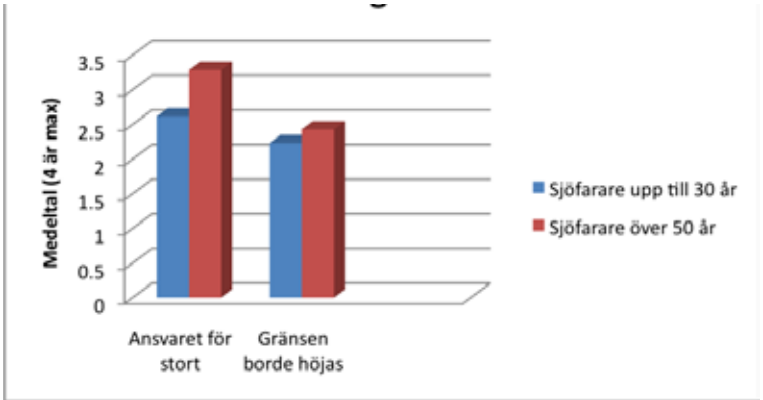
JAG HAR SOM 20-åring ett ansvarsfullt arbete, nämligen att arbeta som styrman. Men ändå anser lagstiftningen att mitt arbete är mindre ansvarsfullt än t.ex. en långtradarchaufför eller en busschaufför. Detta eftersom man i normala fall måste vara 21 år fyllda för att få köra dessa typer av fordon. Tanken att jag teoretiskt kan köra ett av världens största passagerarfartyg med upp till 5000 personer ombord men inte en buss med ett 50-tal passagerare ombord är skrattretande.

Enligt sjömanslagen och förordning om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning kan man inte få ut ett behörighetsbrev i befälsklass innan man är 18 år fyllda (Finlex 1256/1997). Eftersom det finns en lag angående åldern på sjöbefäl så antar jag att åldern faktiskt har en inverkan på sjöbefälets arbete, eller är det främst fråga om ansvarstagande? Vårdnadshavaren ansvarar för en person under 18 år. Om det finns en gräns gällande sjöbefälets ålder, är den då rätt placerad? Är en 18-åring mogen för det ansvar som ingår i däcksbefälets arbetsuppgifter? I nuläget finns det ingen övre åldersgräns för sjöbefäl. Borde det finnas en sådan och var borde i så fall denna gräns dras? Men främst, vilka attityder har besättningen till befälets ålder? Dessa var de frågeställningar som mitt examensarbete kretsade kring.

JAG GJORDE EN egen enkät som skickades ut till fyra finska fraktfartyg. Jag fick 56 svar, vilket jag tycker är en relativt hög svarsprocent.

Ett av påståendena gällde unga befäl och om ansvaret som däcksbefäl är för stort att ta för en 18 åring. Resultatet visar på att äldre sjöfarare anser att ansvaret är för stort att ta för en 18 åring. Yngre sjöfarare är rätt så neutrala i förfrågingen, det finns dock en markant skillnad mellan grupperna. Se figur 1.

Man kan även se vilka åsikter som de olika grupperna



Figur 1 Är ansvaret som däcksbefäl för stort för en 18 åring och borde åldersgränsen höjas?

har i frågan om åldersgränsen borde höjas från nuvarande 18 år för att segla befäl. Här ser vi att skillnaden är mindre än i förfrågingen om ansvar. Det intressanta är att i både den äldre och den yngre gruppen är medeltalet gällande påståendet om ansvarstagande som 18 åring mycket större än vad medeltalet i frågan om åldersgränsens placering. Detta visar på att även om man anser att ansvaret är för stort så anser man ändå inte att åldersgränsen är fel placerad.

Förfrågingen visar alltså en del tendenser för en höjning av den nuvarande åldersgränsen för däcksbefäl. Enligt forskare inom utvecklingspsykologi utvecklas förmågan att ta fullständigt ansvar någonstans mellan tonåren och tidig vuxen ålder. Då måste vi ändå kunna hålla med den äldre gruppen efter att vi läst teorier om ansvarsförmåga. Med andra ord är det möjligt att en 18-åring inte ännu har utvecklat sin fulla ansvarsförmåga då han/hon åtar sig sin första befälsvakans. Genom att höja åldersgränsen skulle man kunna eliminera risken att vi på våra finska kommandobryggor har personer som inte kan ta fullt ansvar för sina handlingar och beslut. Detta stöds som sagt till en viss del av den äldre gruppens svarare.

Ett mycket intressant resultat av enkäten gällde ”den övre åldersgränsen” inom sjöfarten. Resultatet visade nämligen att det var sjöfarare över 50 år som var mest för en övre åldersgräns till sjöss. Den yngre gruppen ställde sig mera neutrala till påståendet. Varför är då den äldre gruppen av denna åsikt? En av orsakerna kan vara pensionsfrågan som ständigt diskuteras inom politiken. Kanske de äldre sjöfararna anser att en övre åldersgräns inom sjöfarten skulle försäkra dem om en fast pensionsålder och även en tidigare pensionering.

Möjligen ser även den äldre gruppen sidor som inte den yngre gruppen gör. Den äldre gruppen upptäcker att med åldern kommer det vissa begränsningar inom arbetet och har kanske då en bättre förståelse om när de faktiskt borde sluta arbeta till sjöss, då nackdelarna blir fler än fördelarna.

Enkäten visar att största delen av alla tillfrågade besättningsmedlemmar anser helt eller delvis att det gamla skolsystemet med mera praktiskt arbete till sjöss innan man har möjlighet att söka in till befälsutbildningen borde komma tillbaka. Endast 7 procent var av helt annan åsikt.

SPELAR ÅLDERN PÅ vakthavandedäcksbefäl roll för den övriga besättningens trygghetskänsla? Ja, för en del verkar det göra det. I enkäten har en del svarat

helt av samma åsikt om påståendet ”Du känner dig otrygg när en ung person har ansvar över navigationen ombord”. Detta är ett skrämmande resultat, att det finns besättningsmedlemmar som känner sig otrygga ombord på grund av att en ung person har ansvar för navigationen ombord. Det kan vara intressant att notera att de svarande som var helt av samma åsikt eller delvis av samma åsikt, tillhörde ekonomi, maskinbefäls- samt däcksbefälsavdelning och samtliga hade en ålder på över 50 år.

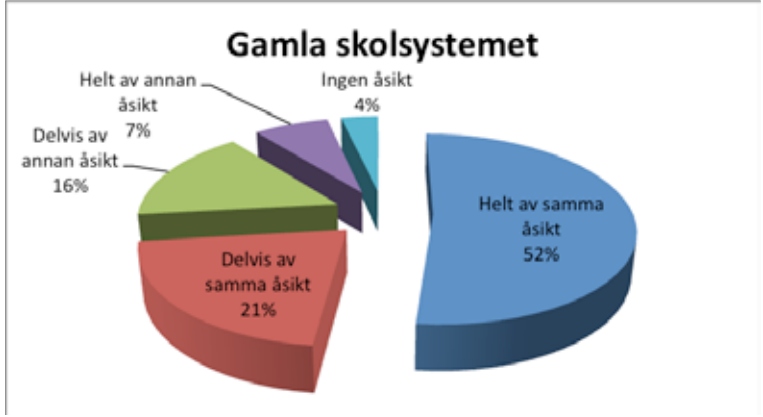
Motsvarande påstående som ställdes var samma men denna gång riktade mot vakthavandebefäl nära pensionsåldern. Här fanns även besättningsmedlemmar som var delvis av samma åsikt gällande påståendet ”Det skulle kännas otryggt att ha en styrman som är nära pensionsåldern som vakthavandebefäl på bryggan”. De som delvis höll med påstående var medelålders besättningsmedlemmar som hade en vakans inom däcksmanskap och ekonomi. Trots detta hade ändå majoriteten av svarande varit helt eller delvis av annan åsikt gällande båda påståendena.

Enkäten visar dock att de olika grupperna känner sig otrygga med varandra. Sjöfarare under 30 år känner sig mera otrygga att ha en person nära pensionsålder som vakthavandebefäl på kommandobryggan medan sjöfarare över 50 år känner sig avsevärt mycket osäkrare med unga personer som vakthavandebefäl på kommandobryggan. Resultattoppen utgjordes trots allt av sjöfarare över 50 år som känner sig mest otrygga med yngre vakthavandebefäl. Se figur 3.

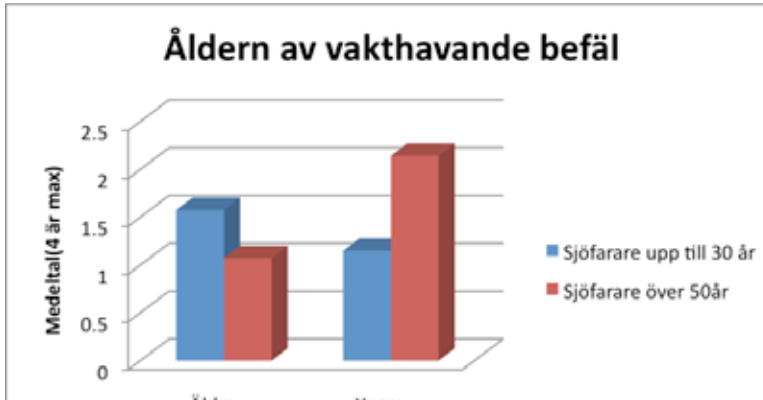
PÅVERKAS ETT SAMARBETE av åldern eller av olika generationer? Ibland kan det vara svårt att samarbeta med olika personer ombord. Personlighetsfaktorn spelar naturligtvis in men generationerna och åldersgrupper har likaså en inverkan. Även erfarenheten spelar in – uttrycket ”så här har vi alltid gjort ” tror jag att de flesta av oss sjöfarare någon gång har hört.

Resultatet av förfrågingen visar vid flera tillfällen och ur många synvinklar att samarbete påverkas ytterst lite av däcksbefälets ålder. Resultatet visar också att även om yngre däcksbefäl till viss del har för lite kunskaper inom vissa arbetsområden så påverkas ändå inte samarbetet negativt av detta.

Man kan dock analysera det faktum att det tycks finnas mera samarbetssvårigheter hos den äldre gruppen. Detta kan möjligen bero på små generationskrockar. Fartygen har gått från att ha varit ett strikt hierarkiskt samhälle till att bli allt mer familjelikt där alla kan diskutera öppet med varandra och nästan vem som helst får framföra sina åsikter och förslag. Den äldre gruppen använder sig mer av det hierarkiska



Figur 2 Åsiktsfördelningen på påstående ”Det gamla skolsystemet med att man har flera års erfarenhet till sjöss innan man blir antagen till befälsutbildningen borde komma tillbaka.”



Figur 3 Denna figur visar hur svaren har fördelat sig, gällande om det vakthavande befälets ålder skapar känsla av otrygghet.

tänkandet och har kanske därför svårare att samarbeta med den nya generationens sjöfarare. Yngre personer å andra sidan är ofta lättare att påverka och detta kan kanske ses som om yngre personer är mer samarbetsvilliga.

Även i detta fall anser grupperna att det är svårare att samarbeta med motsatta grupp. Dessa grupper verkar ha tendenser att ”skylla på varandra” vilket vi såg även tidigare i frågan om man känner otrygghet då äldre eller yngre personer har ansvar över navigation och vakter på kommandobryggan.

SKILLNADEN MELLAN DE olika åldersgruppernas uppfattningar gällande däcksbefälet var mindre än vad jag ursprungligen väntat mig. En insikt jag fått är att de flesta 18-åringar inte är mogna för att ta emot och klara av en vakans som däcksbefäl, och att dagens befälsutbildning borde ta ett steg tillbaka i tiden i avseende om mera arbetspraktik innan personer blir antagna till befälsutbildningen. På detta sätt skulle kanske alla sova gott om natten utan att behöva känna sig osäkra när allt för unga personer navigerar ombord.

Emilia Lindroos

Utbetalning av 185.000 euro till filippinska sjömän i Kaskö

FINLANDS SJÖMANS UNION (FSU) företog fredagen den 29 augusti 2008 en granskning av det panama-flaggade fartyget Stellar Kite på 38.844 bt i Kaskö hamn. Fartyget lossade flis för Metsä-Botnia från Uruguay. Fartygets ägare uppgavs vara ett japanskt managementbolag och bemanningen bestod av 21 filippinare.

Biträdande ITF-koordinator Jan Örn noterade vid granskningen att besättningen saknade gällande arbetsavtal av godkänd typ och att lönenivån var i underkant. Efter fullföljd granskning uppvaktades fartygets ägare med skriftligt krav på att reglementsenliga arbetsavtal skulle upprättas för samtliga ombord och att lön skulle utbetalas i enlighet med dessa.

Trots att fartygets ägare kontaktades ett otal gånger hade ingen kontakt etablerats innan måndagen och på grund av tidsbrist måste nu FSU överväga kraftigare åtgärder. Fartyget sattes i blockad på måndag



eftermiddag. De lokala stuveriarbetarna gav sitt stöd genom att vägra lossa fartyget.

På tisdagen den 2 september anmälde sig en finländsk jurist, som sade sig representera fartygets ägare, och förhandlingarna kunde påbörjas.

Samtidigt hade även fartygets riktiga ägare, ett stort japanskt rederi, tagit kontakt med FSU:s motsvarighet i Japan, vars ITF-koordinator Shomi Jamashita nu ställde upp som mellanhand för FSU:s Simo Nurmi och rederiet i de kommande förhandlingarna. De gav snabbt resultat och parterna kunde enas om ett avtal den 4 september 2008.

Efter att avtalet hade träffats återstod att vänta på att utbetalningen på 185.000 euro skulle anlända. På förmiddagen den 5 september levererade rederiets lokala agent pengarna ombord och utbetalning kunde fullföljas under övervakning av Jan Örn.

Merparten av besättningen uppsökte därefter en bank iland för att sätta in pengarna på ett konto i sitt hemland. Då Örn stod i beredskap att lämna fartyget uppsöktes han av fartygets 57-årige maskinchef som konstaterade att han aldrig träffat en ITF-inspektör tidigare och nu, då han träffat en, kunde han påbörja sina pensionsdagar.

ÅRLIGEN ÄR MAN tvungen att driva in inestående sjömanslöner i miljonklass. Årligen granskas villkoren för besättningens arbetsavtal av ITF:s inspektörer, som sorterar under FSU, i ett åttiototal utländska fartyg vid anlop av finska hamnar. Cirka 40 procent av dessa leder till fortsatta åtgärder i form av lönekrav eller arbetsavtal – i många fall både och.

Acceptabla arbetsavtal görs upp och undertecknas årligen för runt tolv fartyg under olika flaggor.

Simo Nurmi, ITF-koordinator FSU



**SUOMEN
LAIVANPÄÄLYSTÖLIITTO-
FINLANDS
SKEPPSBEFÄLSFÖRBUND r.y.**

www.seacommand.fi

Laivanpäälystön eduksi
yli 100 vuotta

•

För skeppsbefälet
i över 100 år



The Bore tradition!

Bore, with its long history, recognised quality and strong fleet is one of the major cargo carriers and tonnage providers in the Baltic and North Sea areas. Constantly progressing, Bore is able to offer its customers a wide selection of services!

A place for a professional

Bore is a modern international shipping company with strong traditions and well-trained, motivated crew. Our values - openness, fairness, modesty, trust and respect - signal the views and attitudes of Bore. They define the business culture and the working environment of the company, but most of all they represent who we are.

Bore operates a total of 22 vessels mainly in the area of Baltic and North Seas. The current fleet consists of RoRo and car carriers, general cargo vessels and a bulk carrier.

*- member of the Rettig Group -
www.bore.eu*

Ostämplad över Atlanten

MÅNGA ÅR EFTER att jag bytte ut sjölivet mot en landanställning hade för jag vana, eller ovana, att acceptera korta vikariat som befälhavare på olika fartyg. För mig fungerade det som en efterlängtat omväxling till skrivbordsarbetet iland.

Jag vill börja min berättelse med att gå tillbaka till början av 1990-talet och en tidig morgon i april. Jag satt som vanligt vid mitt arbetsbord och bläddrade i pappershögar på telefonen ringde. Mina inledande telefonfraser avbröts av ett hurtigt ”gomorron, jag är på väg till Åbo, vi syns på kontoret till lunchtid”. Därefter slängdes luren på i andra ändan. Hade dock ingen svårighet att identifiera mannen som ringt – en äldre sjökapten som också varit småredare i nästan hela sitt liv. För tillfället redade han ett fartyg på 10.000 dwt, 25 år gammalt och numera utflaggat till Malta.

Tidigare, då han hade sina fartyg under finsk flagg, sköttes dessa på managementavtal av rederiet där jag hade min fasta anställning vid kontoret, men numera skötte han sitt fartyg själv och endast bemanningen sköttes, tidvis, via mig på privat basis.

Mycket riktigt, till lunchtid brakade Haldur in och ville ha sällskap ut på stan för att äta lunch och dricka någon öl. Han sade sig också ha ett viktigt ärende som han ville diskutera.

Redan på väg ut från kontoret kom han fram med sitt ärende, som var mycket angeläget.

Hans fartyg, här kallat C, hade just fullföljt en resa med Urea i ”Big Bags” från Azov i Azovska Sjön till Turbo i Kolumbien. Resan hade väl gått någorlunda men efter utlossad last fick fartyget order av befrakta-

ren att gå i ballast till Cartagena, också belägen vid Kolumbias nordkust vid Karibiska havet.

Då fartyget anlät till Cartagena fick befälhavaren dåliga nyheter av agenten. Av allt att döma höll befraktaren på att dra sig ur sitt ansvar och hade obetalda räkningar i Cartagena, bl a till agenten.

Detta förde med sig att fartyget inte fick kontanter eller proviant och anvisades nästa dag en ankarplats utanför hamnen. Av befraktaren hördes inget, han hade gått helt under jorden.

Fartyget låg nu övergivet av sin befraktare, kort på dieselolja, proviant, kontanter och dessutom var tre man sjuka ombord. Befälhavaren och överstyrman hade under resan från Turbo drabbats av ett lättare slaganfall, men hade repat sig något så när, enligt Haldur, som nu, i egenskap av enmansredare hade fått ett stort problem på halsen.

DÅ VI ÄTIT vår lunch och druckit ett par öl kom vi överens om att jag skulle begära tjänstledigt en månad, ta med mig pengar och resa till Cartagena för att se över situationen. Eventuellt skulle befälhavaren skickas hem till Finland och jag skulle tillfälligt hoppa in som befälhavare. Haldur själv kunde inte resa på grund av vacklande hälsa och pågående affärer i hemlandet.

Sagt och gjort, vi kom fram till att en summa på tjugofem tusen dollar borde räcka tills vidare. Vi kom också fram till att vi inte kunde skicka dessa pengar till agenten, eftersom befraktaren hade en massa obetalda räkningar som nu låg fartyget till last och det var bara en tidsfråga innan fartyget

skulle sättas i blockad.

Alltså, vi gick till banken och barskrapade Haldurs konto, tog farväl och jag gick till kontoret för begära tjänstledigt och boka flygbiljetter till Cartagena. Jag bokade samtidigt en returbiljett åt befälhavaren.

Pengarna ja, jag hade 250 stycken hundradollarsedlar i rockfickan och för att föra in så mycket pengar i Colombia krävdes en hel del tidskrävande byråkrati. Det hade jag inte tid eller lust till – flyget skulle gå nästa morgon från Helsingfors via Frankfurt, Madrid och sedan med det illa beryktade flygbolaget Avianca till Cartagena.

Jag bad min hustru sprätta upp fodret i min kavaj och helt enkelt sy in sedlarna i rocken. Det fick bära eller brista. Extrema situationer kräver extrema beslut.

Arbetet med att sy in sedlarna lyckades över förväntan och jag packade en liten väska för resan.

Flygresan förlöpte rutinartat och några timmar före landning i Cartagena delade kabinpersonalen ut en lista till envar där man skulle fylla i medhavt tullpliktigt gods och valuta.

Det var tidigt på morgonnatten, de flesta sov i kabinen men jag drabbades av en fruktansvärd beslutsångest. Skulle jag deklarera pengarna eller inte?

Bredvid mig satt ett belgiskt par som var på väg till Bogota för att hämta ett fosterbarn. Vi hade varit i samspråk kvällen före och de verkade vara trevliga och pålitliga människor och hade dessutom varit i Colombia tidigare. Eftersom de var vakna anförtrorde jag mig åt dem och begärde deras synpunkt.

Mannen sade att han aldrig försökt smuggla pengar till Colombia



Foto: Krzysztof Brzoz

och att granskning i ankomsthallarna var noggrann och utfördes ofta av militärpolis. Hans hustru sade däremot ingenting men hon tittade lite konstigt på mig.

Nåväl, eftersom jag inte ville slita upp rocken och börja stuva om pengarna så skrev jag in på listan att jag hade trehundra US-dollar och ingen lokal valuta.

DET VAR FULLSTÄNDIGT mörkt vid femtiden på morgonen då flyget landade på Cartagenas flygplats, som inte såg mycket ut för världen. Fukt och hetta mötte vid flygets utgång.

Jag lämnade mig med flit sist i kön som ringlade upp mot byggnaden som innehöll tull- och passkontroll, för att se vad som komma skulle.

Passagerarna passerade först en passkontroll och därefter en kontroll som bemannades av uniformerade, beväpnade tjänstemän med hjälmar. Vid passagen beordrades

alla att i tur och ordning trycka på en stor knapp vid pulpeten. Därefter tändes ett ljus. Blev det rött togs personen ut ur kön och in i ett rum för visitering men blev det däremot grönt så var det fri passage ut på gatan.

Svetten rann ner för min rygg och nervositeten tilltog.

Då min tur kommit sträckte jag med darrig hand passet och tulldeklarationen till den hjälmförsedda tjänstemannen.

”Hrrm... Finlandez”, grymtade han.

”Si, si Finlandez marinero”, försökte jag fylla i. Därefter pekade han på knappen, jag tryckte till och se, det gröna ljuset tändes, vilken befrielse.

Tjänstemannen tappade totalt intresset för mig och grymtade ”Para barque, marinero” och vände sig därefter till nästa person i kön.

Dyblöt av svett och med bankande hjärta gick jag med min lilla resväska ut på gatan, där morgon-

solen redan aviserade en ny dag, sällan har jag sett en vackrare soluppgång.

Det som däremot var mindre vackert var kön med bilskrot utanför flyghallen – det skulle föreställa taxibilar och jag överfölls av en chaufför som livligt erbjöd mig transport. Då jag satt mig i bilen slog det mig att jag inte hade vare sig kontaktperson eller adress, så jag bad honom att köra till hamnen och dit hamnade vi också till slut. Eller närmare bestämt till en port som bevakades av beväpnade vakter.

Jag uppsökte vaktchefen och skrev med stora tydliga bokstäver fartygets namn på ett papper. Vaktchefen skakade bara på huvudet och slog ut med armarna. Inget sådant fartyg i den här hamnen alltså.

Eftersom han inte talade någon engelska försökte jag få honom att ringa upp hamnkaptenens kontor. Eventuellt kunde jag få någon hjälp där och se, mina ansträngningar

belönades. En kolsvart person kom in på kontoret och lyssnade på mig, varefter han svarade på bred Texasdialekt att han var styrman från en amerikansk bogserbåt här i närheten och han visste var fartyget C låg. Han hade sett det till ankars, en sjömil utanför hamnen, då de kommit in med en pråm från Puerto Rico dagen före.

Han förklarade situationen för vaktchefen och de kom tydligen överens om att jag skulle ge en liten present och därefter var det fri passage. En tjugodollarssedel visade sig vara lämplig.

TILLSAMMANS MED MIN nya vän, den hjälpsamma yankeestyrmanen, gick vi ombord på en rätt så stor havsbogserare som låg förtöjd på utsidan av en jättelik pråm.

Då jag kommit ombord blev jag presenterad för bogserbåtskepparen, en vit man i 60-års åldern. Jag förklarade min belägenhet och han tog upp mig på bryggan och försökte anropa fartyget C på VHF-telefonen kanal 16. Vi fick dock inget svar.

Bogserbåtsskepparen anropade då hamnkontoret som lovade skicka lotsbåten för att föra ut mig till fartyget C.

Så skedde också. Efter en halvtimme tutade lotsbåten vid utsidan och jag fick rådet att betala skjutsen med "american dollar".

Skjutsen ut till redde var avklarad på tjugo minuter. Lotsbåtens förare förklarade att fartyget C skulle förtöjas vid kaj nästa morgon och det var ju en god nyhet.

Väl ombord möttes jag av en överstyrman som satt på en låda vid landgångens övre plattform. Trots att jag kände honom sedan många år svarade han inte på min hälsning. Det såg ut som om han inte mädde bra, svetten rann över hans ansikte och blicken var helt ofokuserad.



Jag konstaterade att detta blev mitt första problem att ta itu med och knallade sedan uppför traporna till salongen där jag möttes av befälhavare som såg något mindre trött ut.

Stämningen var alltså inte på topp ombord men lättade betydligt då jag började sprätta upp rockfodret och placera penningbuntar på salongsbordet. Den norska telegrafisten kom in med kvittenshäftet och erhöll tiotusen dollar för vidare distribution till fartygspersonalen.

"Kjempegott", kommenterade han och då skepparen fick sin flygbiljett var han inte sen att stämma in.

Men känslan av julafton tog hastigt slut och vi satte oss ner med skepparen och för att orientera oss i uppkommen situation.

UPPLYSNINGEN JAG FÅTT ombord på lotsbåten var helt riktig. Fartyget skulle förtöjas vid kaj dagen därpå och jag fick se ett telegram där en eventuell ny befraktare skulle utföra besiktning av fartyget efter förtöjningen.

Skeppsprovianten och dieseloljan var på upphållningen. Överstyrmannens hälsotillstånd ansågs dock vara acceptabelt och skepparen hade under resan från

Turbo varit i kontakt med ett passerande passagerarfartyg, som hade läkare ombord och erhållit nyttiga råd. Överstyrman kunde dock inte användas för något arbete tills vidare och han satt mest på en låda i någon av midskeppsgångarna, där det var litet svalare. Air condition-systemet hade pajat för länge sedan.

För övrigt uppdagades inga oöverkomliga problem och dessutom hade vi en befraktare på kommande som kunde ta hand om hamnräkningarna och kanske ge förskott på frakten. Allt skulle nog vända sig till det bästa.

Nästa morgon förtöjde vi vid en pir inne i hamnen. Avgående befälhavaren tog sin kappsäck och flygbiljett, gick iland till hamnkontoret för att klara upp diverse formaliteter och efter det har jag aldrig sett honom.

På eftermiddagen fick jag besök av tre korpulenta indiska gentleman som sade sig representera våra nya befraktare. De upplyste mig om att fartyget C skulle tas på tidsbefraktning för en resa från Cartagena till Sete i Frankrike. Lasten skulle bestå av all utrustning från en nedlagd gruva – alltså gruvlok, vagnar, räls, gräv- och borrar-maskiner, lastbilar med mera.

Gruvan hade varit utrustad och subventionerad av franska staten. Detta samarbete hade dock upphört och efter diverse politiska meningsskiljaktigheter hade franska staten beslutat att gruvan skulle rustas ned och utrustningen transporteras till Frankrike.

Tiden skulle räknas från nästa morgon då också lastning skulle påbörjas. Jag fick signera ett addendum till certepartiet där fartyget tog ansvar för surring och stämpling av lasten på egen bekostnad.

På kvällen tog vi en promenad på kajen med båtsman för att bilda oss en uppfattning om lasten.

Då jag påpekade att vi skulle behöva vajer, kätting, schackel och vantskruvar för att få lasten surrad, svarade båsen bekymrat att det fanns inga kättingar eller vajrar ombord, endast två krokiga vantskruvar. Jag blev helt kall – jag hade ju redan undertecknat en förbindelse att lasten skulle surras av besättningen med fartygets material.

Nästa morgon, då lastning påbörjades, tog jag upp saken med befraktaren, som helt kallt hänvisade till pappret som jag signerat dagen före.

Lastningen skulle vara "completed" efter två dagar, surring

och stämpling av lasten fick inte försena avgång. Kajen behövdes för nästa fartyg som redan väntade på redde. Behövde jag surringsmaterial måste detta beställas från Miami, leveranstid minst två veckor och hutlöst dyrt.

Befraktaren ville ha besked omedelbart. Gårdagens vänlighet var som bortblåst och jag bekräftade att vi skulle lösa problemet men att lasten borde stuvats enligt fartygets direktiv.

ÄR MAN SÅ galen att man skall gå över Atlanten med en dylik last ostämplad så skall man absolut göra det i april, som statistiskt sett är årets lugnaste månad vad vindutsikterna beträffar. Havet brukar ligga blankt som ett salsgolv flera dagar i streck.

Alltså: vi stuvade lasten tätt och stämplar med den smalspåriga rälsen som levererades i sektioner av fyra meters längd – och hoppas på gott väder. Kan detta kallas sjömanskap? Svårt att säga.

Efter fullbordad lastning och "stämpling" avgick fartyget C och alla var glada och nöjda att få sätta kurs på Europa igen. Resan till Sete beräknades ta ungefär tio dagar.

Eftersom överstyrman så att säga inte riktigt var på hugget var vi bara två navigatörer ombord, en styrman och undertecknad. Det betydde tolv timmar sjövakt per dygn.

Efter en diskussion med överstyr-

man beslutade vi dock att han skulle gå vakt fyra timmar om dygnet och till hans assistans avdelades en ovanligt pigg och duglig lättmatros ifrån Vasa skärgård. Skulle problem uppstå hade lättmatrosen stränga order att väcka mig omedelbart.

Vid passage av Antigua ett par dagar senare kunde alla ringa hem via VHF-telefon och därefter låg Atlanten öppen framför oss.

Vädret var ovanligt vackert. Strax före Gibraltar rullade fartyget lätt i en måttlig nordlig dyning men lasten låg där den skulle ligga.

Lättnaden var dock stor då jag efter nio dygns resa kunde köra båten till kaj i Sete och invänta avlösning.

Haldurs bror, som i vanliga fall fungerade som lots i Finland, hade lovat att komma och ta över så att jag skulle få återvända till mina pappershögar på kontoret i Åbo.

Bengt Björkholm

CENTRE FOR MARITIME STUDIES

University of Turku

CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Education and Conference Services

- ◆ Up-to-date seminars and conferences
- ◆ University-level continuing education
- ◆ Open university courses
- ◆ Tailored personnel training courses and programmes

Research and Consulting Services

- ◆ High-quality, independent and customer-oriented research and consulting services in the Baltic Sea area
- ◆ Fields of specialty:
 - Shipping and Ports
 - Transports and Infrastructure
 - Business Logistics and Business Development
 - Logistics in Regional Development

Centre for Maritime Studies

Veistämönaukio 1-3, FI-20100 Turku, Finland
Tel. +358 (0)2 281 3300 Fax +358 (0)2 281 3311

http://mkk.utu.fi

Berättelser om lotsar

JAG HAR SEGLAT som befälhavare rätt länge – ibland känns det som om det skulle vara alltför länge! Under dessa år har jag ju kommit i kontakt med ett antal lotsar såväl i hemlandet som i utlandet. Jag har under åren haft många gemytliga stunder med olika lotsar men ibland också stått med hjärtat i halsgropen.

Kännetecknande för vissa lotsar är att de antingen visslar eller så nynnar de på någon sång. Detta kan ibland kan vara frustrerande eftersom en del sjunger hellre än bra. Sedan har de flesta lotsar ett litet häfte som de öppnar och börjar skriva i så fort de har kommit upp på bryggan. De är också alltid utrustade men en liten ficklampa som de ivrigt lyser med under nattens mörka timmar.

Oberoende av land så har lotsarna sällan något positivt att säga om landorganisationen, VTS och dylikt. Särskilt engelsmännen är kritiska till dem som styr och ställer. Speciellt Tony Blair var aldrig populär. Det går lätt att få ingång en politisk debatt.



Sport är också ett kärt samtalsämne på bryggan. I Landskrona på varvet fick vi en gång vänta på bogserbåt en dryg timme. Medan varvet ännu målade det sista hann vi på bryggan förklara för den svenska lotsen varifrån formel 1-förarna kommer. If you want to win – take a finn...

ALLA LOTSAR ÄR inte så vana vid modern bryggutrustning. Jag brukar varna mina styrmän för att om lotsen vill ha radarn på ”center display”, ”head up” och ”fixed range rings”, då skall ni se upp.

En av mina styrmän brukar säga till lotsen när han kommer upp på bryggan vid midnatt:

”How is life Mr Pilot, OK – and if you do a good job then you can get a bisquit later on. Black coffe – good – cheap pilot...”

PÅ SCHELDEFLODEN FANNS en lots som snabbt fick smeknamnet ”Full ahead”. Smeknamnet fick han av den anledningen att dessa ord var de första han flåsade ur sej när han andfädd kom upp till bryggan. Efter det började han fråga om vi var under handstyrning eller under automat, radar m.m.

En gång fick vi vänta på slussen och låg till ankars vid Vlissingen. Vi meddelades att vi kunde fortsätta efter en dryg halvtimme, men att de skickade ut lotsen nu när kuttern var igång. Jag såg på långt håll att det var ”Full ahead” som kom – Oh my god!

Som vanligt flåsade han ”full ahead” så fort han anlände. Jag svarade: ”It’s not possible today, Mr Pilot.”

”Why?” frågade han.

”Well, because the engine is not running and the anchor is still out ...”

EN GÅNG I slussen i Kielkanalen hade vi lotsen ombord men fick vänta på rorgångare en timme.

Då är ju minuterna långa och jag började bli nervös. Då sa lotsen att det gör ingenting för vi måste ändå stanna längre fram. Då brände jag propparna och sa att i det här landet är det bara en som är snabb, Michael Schumacher, och det med är fel kille!

En gång efter att vi hade anlänt till Felixstowe sade lotsen till mig när han lämnade fartyget:

”Try to enjoy your stay in Felixstowe, because no one else does.”

JAG ÄR GOD vän till en av lotsarna i skärgårdshavet lotsdistrikt. Han har även någon gång varit författare till artiklar i detta eminenta forum. Nåja han skulle lotsa oss från Åbo till Utö. Med sig hade han en kollega som skulle åka som passage-rare till Utö. Vad passagerarlotsen ej visste var att vi är bekanta och goda vänner. Min lotsvän tar nog alltid tillfället i akt om det finns möjlighet att spela ett spratt – så även denna gång.

Så fort de kom till bryggan började han klaga på än det ena och än det andra. Varför vi inte är färdiga och varför har jag beställt lots för tidigt. Hans kollega blev ju helt förstörd och försökte lugna ner honom.

När jag bjöd på kaffe sade han att det har smakar ju rent av pyton, och hans kollega blev ännu mera förstörd.

Nåja, vi kom iväg och senare under resan hade vi roligt åt denna teaterstund. Passagerarlotsen blev dessutom premierad med en Transfennica-klocka som kompensation för sina själsliga lidanden.

*Kjell Nordin
Befälhavare MS Birka Trader*

En utflaggning

DEN HÄR BRANSCHEN kan vara ganska oberäknelig. Ett telefonsamtal kan ändra massor, om man är färdig att ta emot utmaningar. Man kan sitta på tidiga morgonplanet till Bryssel på väg till en av rederiets bilbåtar, men på eftermiddagen är man på väg till Rotterdam för att arrangera holländsk behörighet för att kunna ta befälet på en av rederiets s.k. Kompassbåtar.

Lite abstrakt verkade det hela då jag inte ens riktigt visste var fartyget, Nordgard, befann sig och när och var bytet skulle ske.

Väl i Rotterdam började det gå undan. Ett företag anlidades som skötte om allt som behövdes för att ordna holländsk behörighet. Sjömansboken är det viktigaste, utan den kan man inte få holländskt läkarintyg. Man kräver lungröntgen, så jag är kund hos Havenziekhuis. Läkarundersökningen gjordes trots att jag ingen sjömansbok hade, men intyget kunde inte hämtas innan jag hade sjömansbok. Allt detta skötte firman Marineer Service om, likaså transporten till STC, sjöfartshögskolan där tentan ”Netherlands maritime legislation and public authority” ägde rum.

Inför tentan fick man att läsa ett sammandrag på engelska. Sammanfattningen fick man ha framme under själva tentan, som nog verkar vara mera en formalitet. Inte många lär ha missat på den tentan. Efter allt detta kunde ”inspektoratet” utfärda ett intyg på att de fått in ansökan, och såg inga hinder att tjänstgöra under holländsk flagg. .

Så småningom hittades fartyget och det beslöts att bytet skulle ske i Holtenau locks, på sydgående. Kapten Topolnik visste inte att han skulle bli avlöst. Orsaken till avlösningen var bristande kommunikation – han svarade varken på

telefon eller e-post, främst på grund av bristande kunskaper i engelska. Måste medge att jag var betänksam då jag satt på tåget till Kiel. Vad har jag nu gett mig in på?

Medan jag satt på tåget löstes det problemet. Kontoret fick tag på fartyget och det visade sig att kapten Topolnik var i det närmaste lättad över att bli avlöst innan han ställde till med något värre.

VÄL FRAMME I Kiel blev det att vänta – fartyget var givetvis lite försenat. Som tur fanns sjömanshemmet i slussen, så man hade tak över huvudet. 02:00 purrade tanten på sjömanhemmet mig och sa att fartyget just tagit lots. Det gällde att söka sig till båten i den råkalla februarinatten. Klart att jag fick vänta ytterligare, för hon trodde att man tagit lots inne på Kieler Förde, och inte vid Kiel L/H. Det hann bli rätt kallt innan båten kom.

När båten väl förtöjt var det att bara att gå ombord. Två mustaschprydda ukrainier stod och blängde vid landgången. Någon vidare hjälp fick jag inte men till bryggan hittar man ju. Väl där uppe möttes jag av kapten Topolnik och mäklaren.

”Ah, captin”, sa Topolnik, gav telefonen och nycklarna och stack iväg med mäklaren. Hann inte ens tänka så långt som hur en hand-over skulle ske, enligt ISM, innan lotsen kom och föreslog att vi skulle fortsätta. Väl under way sökte jag mig neråt, hittade en cabin och kunde kasta av mig ytterkläderna. Alla papper fanns framme och all bokföring väl gjord, men några vidare uppgifter som man brukar nämna vid en hand-over fanns det inte.

Så nu seglar man under holländsk flagg !

På morgonen började alla möjliga detaljer klarna. På holländska



båtar med två styrmän kör skeparen åtta timmar vakt. Tur att vi kom till slussen just då, annars skulle jag inte ha vetat det.

Besättningen bestod av sex man förutom jag själv, ukrainska styrmän, maskinist och kock/AB samt två filippinska matroser. Ganska snart lärde vi känna varandra, trots att vi ju egentligen inte hade ett gemensamt språk. Filippinerna talade engelska, men det var sämre med ukrainarna. Överstyrman fungerade som tolk; efter en tid lärde jag mig att förstå hans ”engelska”. Maskinisten var en befaren och duktig kille, kunde även lite engelska. De flesta orden var dock f-words.

Kocken, Viçtor, gjorde nog sitt bästa men talade enbart ukrainska. Hade jag ärende åt honom så gällde det att passa på när överstyrman var på plats. Lite enformigt blev det med kål i olika former men det vidgar ju vyerna. Ganska snart lärde vi känna varandra och sen var det bara smooth sailing. Gänget var duktigt, allting fungerade, och så småningom kunde jag påverka Viçtors proviantering lite i en mera skandinavisk riktning.

Egentligen är det ingen större skillnad på flagg eller besättningens nationalitet, bara man lär sig att respektera varandra. Allt tyder på att blandade besättningar är ett faktum inom en ganska nära framtid. Det kommer att bli en liten utmaning för oss som är vana med nationella besättningar, men det behöver inte vara enbart negativt.

Ralf Karlson, M/S Fingard

Lotsningens irrfärder i finska farvatten

MIN LOTSNINGSDYSSÉ BÖRJADE den 20 augusti 2007 då Markku Soini lotsade "Deo Volente" som på latin betyder, om Gud vill, till Raumo. Sjökapten Markku Soini hade två dagar tidigare sagt upp sig från sin post som Raumo lotsstations lotsällderman hos det statliga affärsverket Finnpilot.

Vad hände? Lotsförbundet ansåg sig behöriga att göra en klagan till Justitiekanslern för att Sjöfartsverket inte hade stoppat det privata lotsningsaktiebolaget Baltic Pilots lots Markku Soini. Dessutom bad Lotsförbundet att Soini skulle ta avsked från Lotsförbundet. Märkligt kan man tänka sig.

Lotslagen: "Lotsen är berättigad att utföra lotsningar i de farleder för vilka han eller hon med stöd av en av Sjöfartsverket utfärdad styrsedel har fått lotsningsrätt."

Finlands grundlag: "Näringsfrihet och rätt till arbete. Var och en har i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Det allmänna skall sörja för skyddet av arbetskraften. Det allmänna skall främja sysselsättningen och verka för att alla tillförsäkras rätt till arbete."

Kommunikationsministeriets trafikpolitiska chef sammankallade ett möte i augusti 2007 där alla behöriga och obehöriga parter var närvarande. På mötet sade den trafikpolitiska chefen, som därefter snart blev pensionerad, att det inte finns legitima hinder för privat lotsning. Panikslagna av detta koncentrerade Finnpilots högsta ledning sina krafter på att hota kunder med dubbelfakturerings ifall Baltic Pilot användes. Man försökte även påverka Baltic Pilots lotselever att sluta praktisera genom att ringa deras ordinarie arbetsgivare, samt ifrågasätta ifall det är ok att jobba under väderlagsledigheten. En del av Baltic Pilots lotselever var nämligen anställda som befälhavare på SuperSeaCat färjorna mellan Helsingfors och Tallinn och på sin lediga tid som lotselever.

Det komiska i det hela var att Finnpilots ledning inte hade följt vad som hänt det senaste halvåret inom shipping. Silja hade sålts åt Tallink men SuperSeaCat förblev sin egen affär. Högsta ledningen på Finnpilot ringde alltså och försökte mygla genom helt fel personer.

Även Lotsförbundet var aktivt och skickade arbetskyddsmyndigheterna på Baltic Pilot, samt ringde åt sjöbevakarna och påstod att Baltic Pilots lotskutterförare var onyktra, utan resultat. Man grävde till och med fram att Håkans bogserbåtsrederi hade hyrt en båt åt Sjöfartsverkets generaldirektör och försökte få

både Sjöfartsverket och familjen Håkans att se ut som kriminella.

MEN VARFÖR SER denna irrfärd ut som den gör? För den gemene sjöfararen är det kanske skäl att ta en titt på vad som har hänt:

2000: Sjöfartsverket startar en utredning om hur lotsningens myndighetsstatus kan avskaffas, flyttas till ett affärsverk och konkurrensutsätts.

2004: Kommunikationsministeriet skiljer åt myndighetsuppgifterna och affärsverksamheten inom Sjöfartsverket. Rederiaffärsverket Finstaship samt lotsaffärsverket Finnpilot bildas. I den nya lotslagen står det inget om att Finnpilot skulle ha ensamrätt till lotsning såsom det tidigare stod under Sjöfartsverkets tid.

2007: Kommunikationsministeriets överdirektör Harri Cavén beviljar per e-post den 5.9.2007 rätt åt Baltic Pilot Ltd att idka sin verksamhet. Sjöfartsverket blandar sig inte i affären, ty de anser att lotslagen inte förbjuder privat lotsning, eller att den skulle ge monopol åt Finnpilot. Baltic Pilot Ltd inleder därefter sin verksamhet i Raumo. Bolaget har tiotals internationella kunder som vill konkurrensutsätta statliga Finnpilots servicenivå och väntetider.

Finnpilot skickar den 7.9.2007 ett brev till samtliga rederier som trafikerar Finland där man påstår sig äga ensamrätt till fakturerings av lotsavgifter.

Baltic Pilot anser att med grundlagsrätten till näringsfrihet, samt löften från Kommunikationsministeriet, att det inte blir problem med privat lotsning. Baltic Pilot anställer folk samt beställer lotsbåtar och binder arrendeavtal för lotsstationer och bryggor.

Lotsarnas arbetarförbund Lotsförbundet rf gör en klagan till Statsrådets Justitiekansler om att Sjöfartsverket inte uppfyllt sin uppgift och stoppat Baltic Pilot. Justitiekanslern gav 28.11.2007 sitt beslut. Enligt hans uppfattning har tanken varit att skriva lotsningen som ensamrätt för Finnpilot. Han anser även att ensamrätt för Finnpilot skulle vara en inskränkning i grundrättigheter som borde då stadgas via grundlagsordningen.

Kommunikationsministeriet beslutar att privat lotsning bör stoppas. Sjöfartsverket får direktiv om att stoppa Baltic Pilot. Finska Konkurrensverket hävdar 4.12.2007 i sin till Kommunikationsministeriet givna motion att lotsning kan och bör konkurrensutsättas.

2008: Baltic Pilot klagar till EU-kommissionen om inskränkande av näringsfriheten i Finland. Enligt klagan bryter Finland mot EU:s konkurrenslagar när

ett statligt affärsverk har protektionistiskt monopol. Enligt Baltic Pilot stramade Kommunikationsministeriet till reglerna då en beaktansvärd konkurrent kom i sikte. Enligt Finska Konkurrensverket var Baltic Pilots marknadsandel 1,5 procent då verksamheten lades ner. EU-kommissionen lämnar klagan obehandlad eftersom Kommunikationsministeriet har inrättat en arbetsgrupp för att förtydliga lotslagen. Senare beslutar Kommunikationsministeriet att förlänga arbetsgruppens tidsfrist med 9 månader till årets slut eftersom att de inte fått sitt arbete utfört i tid.

SOMMAREN 2008 LOTSAR Baltic Pilot-anställda och Sjöfartsverkets godkända lots Kimmo Lehto en lotspliktig fartygskombination. Fartygets befälhavare är sjökapten Markku Soini, båda före detta Finnpilot-lotsar. Soini har inte anlitat Finnpilots lots, utan man lotsar privat. Syftet med detta är att få ett domstolsbeslut samt att få klart vilka lagparagrafer som tillämpas när privat lotsning förbjuds. Joakim Håkans anmäler att han i egenskap av redare godkänner lotsningen i och med att Lehto är behörig.

Egentliga Finlands åklagarämbete ger sitt beslut 15.10.2008 om att inte väcka åtal på grund av att varken Lehto, Soini eller Håkans gjort sig skyldigt till något

brott. Häradsåklagare Heikonen hittar inte i lagen någon paragraf som skulle ge orsak till ett åtal. Heikonen säger att enligt rättsprincipen är endast sådant brottsligt som specifikt är uttryckt som brott i lagen. Häradsåklagaren hävdar att lotslagen inte ger monopol åt Finnpilot och hade man velat det så skulle det vara skrivet i lagen. Vice riksåklagare Jorma Kalske instämmer i november med Egentliga Finlands åklagarbeslut.

Baltic Pilots behöriga lots Markku Soini lotsar den 8.11.2008 upprepade gånger en fartygskombination, samt meddelar detta till Sjöfartsverket. Sjöfartsverket meddelar per brev 11.11.2008 att Markku Soini kommer att höras för upprepade brott mot lotslagen. Sjöfartsverket bestämmer den 13.11.2008 att dra in Markku Soinis styrsedel, vilket innebär att han inte kan utöva sitt yrke.

11.12.2008 har lotslagsarbetsgruppen ett hörande-tillfälle på Kommunikationsministeriet. Alla utom Finnpilot och Lotsförbundet talar för konkurrens.

31.12.2008 tar Lotslagsarbetsgruppens tidsfrist slut. Ingen rapport hörs.

2009: Lotslagsarbetsgruppen får sin rapport färdig 21.1.2009 efter 1 år och 2 månaders arbete.

Lotslagsarbetsgruppen kom på denna tid till samma slutsats som Konkurrensverket innan arbetsgruppen



Courses at Aboa Mare

ECDIS - 4 days, 650 € incl. VAT
DP Basic Course - 4 days, 1 400 € incl. VAT
DP Advanced Course - 4 days, 1 600 € incl. VAT

We can arrange accomodation and meals for 120 €+VAT/person/day



**For more information
visit our website
www.aboamare.fi**

**Aboa Mare
Malminkatu 5
20100 Turku, Finland**

**Tel. +358 2 432 3123
maritime@aboamare.fi**

ens hade börjat sitt arbete: Lotsning kan konkurrensutsättas. Arbetsgruppen baserar sitt arbete på att Finnpilot skulle ha ett lagligt monopol, utan att ta i beaktande åklagarämbetens utlåtanden. Man har helt och hållet förbigått problematiken i lotslagen som Justitiekanslern påpekade.

Regeringens finanspolitiska ministerutskott bestämmer 6.3.2009 att Finnpilot skall omvandlas till aktiebolag på grund av EU-regler. Enligt EU-regler kan en medlemsstat inte idka monopolverksamhet utan särskilda grunder. Sådana finns inte i lotsning.

Samlingspartiets ministergrupp har i sitt utlåtande åt Kommunikationsministeriet 1.4 uppmanat att lotsning skall öppnas för konkurrens.

Trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgruppen möts i flera repriser under maj månad. Svenska Folkpartiet och Samlingspartiet är ense om att lotsning skall öppnas för konkurrens, centerpartiets trafikminister sätter emot. Ärendet bordläggs.

På Trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgruppen möte den 9.6.2009 kör Centerns trafikminister över Svenska Folkpartiet och Samlingspartiet. Trafikministerns förslag om monopol för lotsaffärsverket Finnpilot klubbas igenom. När de andra ministrarna frågar i vilket skede aktiebolagiseringen av Finnpilot är, svarar Kommunikationsministeriets tjänstemän att aktiebolagiseringsutredningen är halvfärdig och att det inte går att kommentera dess mera ännu. Redan dagen därpå skickar Kommunikationsministeriet en utlåtandebegäran om lagen för aktiebolagisering av Finnpilot. Lagen är helt fullständig med alla förarbeten samt motiveringar fullgjorda. Snabba tjänstemän på Kommunikationsministeriet som klarar av det på en natt ...

Av de cirka 20 utlåtanden som kommer till Kommunikationsministeriet är alla utom Finnpilots och Lotsförbundets för konkurrens. Justitiekanslern säger att även konkurrensalternativet bör finnas med så att riksdagen har alternativ då de röstar för en ny lag. Dessutom påpekar JK än en gång att näringsfrihet kan inskränkas endast via grundlagsordning med kvalificerad majoritet.

Den 6.8. mMeddelar Kommunikationsministeriet att aktiebolagiseringen av Finnpilot skjuts upp på grund av tilläggsutredningar. Avsikten är att bibehålla monopol men samtidigt utöka de privata linjelotspråken till engelska från den 1.7.2011. Detta betyder att linjelotsarna bör kunna antingen finska, svenska, eller engelska. Ändringarna i lagen vill man göra i vanlig lagskrivningsordning för att undvika grundlagsutskottet, samt risken för avslag för monopol.

Den nya lotslagen skall träda i kraft den 1.1.2010. Kommunikationsministeriets för sjöfartsärenden

ansvariga trafikminister är hemma från Savolax. Hon bär stolt det Finska agrarpartiets medlemskap som nu vill socialisera lotsning, enligt henne av säkerhetsskäl.

VÄNTA NU, MISSADE vi någonting?

Privata lotsar som har fått samma utbildning som statliga affärsverket Finnpilots lotsar är en säkerhetsrisk? Markku Soini var i tio år lots, varav de senaste åren lotsällderman hos Sjöfartsverket/Finnpilot. Hur blev han en risk när han bytte arbetsgivare?

Trafikministern vill utöka privata linjelotsar till alla som kan engelska språket. Enligt hennes logik är en befälhavare från Ulan Bator säkrare än Finnpilots f.d. lotsällderman Markku Soini, ifall en privat betalar hans lön. Men ifall Soini skulle krypa tillbaka till korset hos Finnpilot, så skulle han återfå sin yrkeskunskap och sjösäkerhet.

Dessutom har Kommunikationsministeriets tjänstemän förbigått båda säkerhetsundersökningarna som de själv beställt: VTT-undersökningen (nr VTT-R-05835-08/2.10.2008) samt "Säkerhetsutvärdering av engelska språket inom linjelotsning" (Merenkululaitoksen julkaisu 1/2009). Kategoriskt sägs det i båda undersökningarna att engelska som det enda språket inom linjelotsning ökar säkerheten. Däremot har de båda undersökningarna kommit fram till att flera språk minskar avsevärt på säkerheten och att olyckorna ökar med 3 stycken per år, samt i snitt en oljeolycka till på 20 år.

Nu skall Kommunikationsministeriet ha flera språk. Man kan alltså hamna i en situation där vi har en skeppare från Savolax som talar endast finska, en från Åland som talar endast svenska och den Ulan Batorianska befälhavaren som har tenderat sitt linjelotsbrev på engelska.

Detta är inte en fråga om säkerhet. Kommunikationsministeriet ville köpa exportindustrin och hamnarna tysta och nöjda i lotskonflikten. Vad de ville var engelskan i linjelotsningen och nu fick de det. I tidernas begynnning gick det med 30 silvermynt, nu är det annan valuta som gäller.

Nu är det endast Finnpilot, Lotsförbundet och Baltic Pilot kvar som är intresserade av lösningslotsningens framtid. Privata får linjelotsa på samma sträckor men privata får inte lotsa enstaka fartyg. Det är som om man fick endast köpa lektyr per abonnemang men inga lösningsnummer.

Jag har förståelse för Lotsförbundets lotsar. De jobbade 5 månader per år, en vecka jobb, en vecka ledigt. På arbetsveckan kunde man vara hemma med två timmars varsel. Lönen kunde variera mellan 50 och 80 tusen euro. Det är värt att försvara ifall det går.

Lotsarna vann sin strid, men inte kriget. En Pyrrhisk seger som blir för tung att bära. Ifall lotsning fastställs som Finnpilots monopol, då kommer lotsarna att förbli en permitterings- samt uppsägningsautomat utan alternativa arbetsmöjligheter.

Är det det lotsarna vill?

Vad skulle vara lösningen? Jag anser att man kunde dela upp finska kusten i olika lotsningsområden och konkurrensutsätta dem. Man kunde kombinera både lönsamma farleder med glest trafikerade och dåligt lönsamma. Finnpilot skulle fortfarande ha en plikt att bjuda ut lotsning, men ifall de inte klarar sig i konkurrensen så faller de bort. Arbetsplatserna försvinner inte, endast arbetsgivarna byts ut. Troligtvis skulle det bli lokala andelslag bland lotsarna. Det borde ju till och med Centern godkänna.

Denna modell av konkurrensutsättning är prövad och fungerar på liknande affärsverksamhet på exempelvis den kommunala sektorn. Det är endast frågan om vilja, det finns inga andra hinder.

I skrivande stund är det hårt spel bakom kulisserna. Svenska Folkpartiet och Samlingspartiet bryter arm med Centerpartiet om lotsning. Lagförslaget drogs bort från regeringen i mitten av oktober. En ny lag skall träda i kraft 1.1.2010, det blir bråttom och

mycket lobbande från både Lotsförbundet och de privata intressenterna.

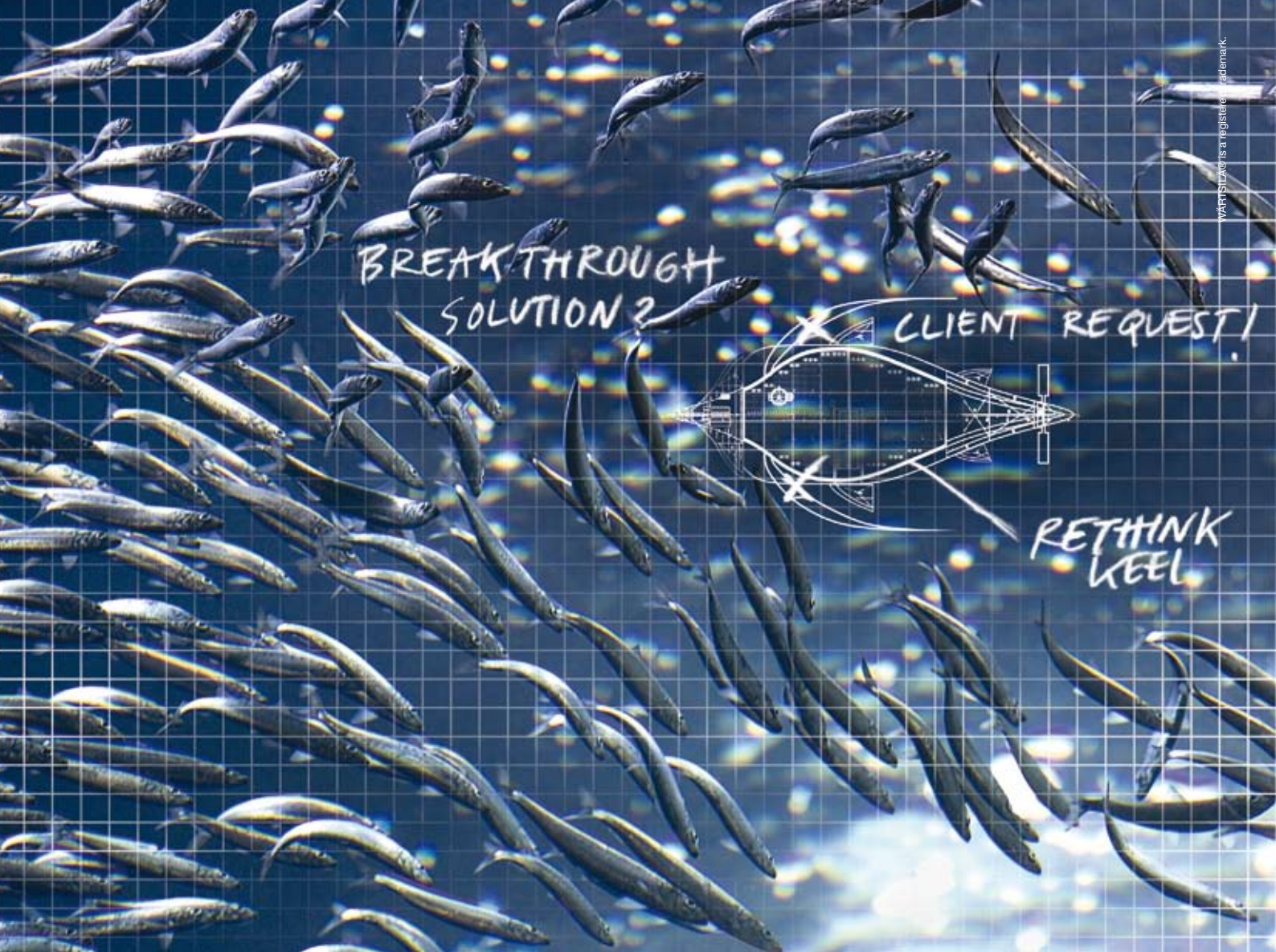
MEN VAD HAR agrarpartiet Centern egentligen för passioner för lotsning?

Största problemet med de statliga sjöfartsaffärsverken är att de ägs av samma ministerium som även konkurrensutsätter verksamheten. Det är därför klart att vi aldrig kommer att få riktig konkurrens inom isbrytning, lotsning eller förbindelsetrafik så länge som intressenterna ligger under samma tak i Kommunikationsministeriet. Trafikministern hade blivit tillfrågad bakom kulisserna av en annan minister varför lotsning inte skulle kunna vara konkurrensutsatt. Svaret hade varit att Kommunikationsministeriet får så lite pengar från Finansministeriet, så man vill inte konkurrensutsätta det enda bolaget som ger positivt resultat. Annars kan det gå som för statens rederiaffärsverk som har blivit konkurrensutsatt.

Som Sverige-Finlands störste statsman Axel Oxenstierna i tiderna sade: "An nescis, mi fili, quantilla prudentia mundus regatur." (Vet du inte, min son, med hur litet förstånd världen styrs.)

*Joakim Håkans
Sjökapten, VD Baltic Pilot Ltd Ab*

Aboa Mare 1/2 s



DO YOU NEED A CUSTOMIZED OR A PROVEN DESIGN?

Wärtsilä now offers the marine industry total solutions that cover everything from design to lifecycle service. This makes our solutions uniquely efficient and environmentally sound. Read more about what we can do for you, wherever you are: wartsila.com.

ENERGY
ENVIRONMENT
ECONOMY

WARTSILA.COM


WÄRTSILÄ